



Bahn: Neue Konzession gleist die Zukunft des Fernverkehrs richtig auf

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) konzessioniert im Fernverkehr ab Ende 2019 neben den SBB definitiv auch die BLS. Dies ist ein vielversprechender Schritt – in der richtigen Ausprägung kann ein Mehrbahnenmodell für die Kunden und die Allgemeinheit vorteilhaft sein. Ein klares Zielbild bleibt die Behörde allerdings vorerst schuldig.

Bereits Mitte April hatte das BAV seinen provisorischen Entscheid kommuniziert. Nach Anhörung der betroffenen Akteure wurde dieser nun bestätigt: Die SBB betreiben mindestens bis 2029 das Intercity-Netz und einen Grossteil des Basis-Netzes. Die Konzession für die Linien Bern–Biel und Bern–Burgdorf–Olten gehen neu an die BLS. Zusätzlich schreibt das BAV für den Fernverkehr eine maximale Umsatzrendite vor. Darüber hinausgehende Gewinne werden über den Deckungsbeitrag des Trassenpreises für die Finanzierung der Bahninfrastruktur abgeschöpft.

Wettbewerb als Effizienz- und Innovationstreiber

Aus Sicht der Wirtschaft ist der Einstieg der BLS in den Fernverkehr ein positives Signal. Gegenüber einem reinen Monopol bietet eine Marktstruktur mit mehreren Anbietern wesentliche Vorteile, auch wenn es sich «nur» um einen koordinierten Wettbewerb um den Markt handelt. Sie zwingt die Eisenbahnunternehmen zum ständigen Peer-Vergleich, um die Qualität auf ihren konzessionierten Strecken aufrechtzuerhalten und zu verbessern: Sind die Leistungen nachfragegerecht und attraktiv? Welche Innovationen erwarten die Kunden? Ebenso zwingt ein

Mindestmass an Anbieterwettbewerb zu einer höheren Kostendisziplin. Damit kann der Eigenfinanzierungsgrad der Bahn insgesamt verbessert werden kann, ohne dass die Ticketpreise steigen.

Ein hochwertiges und verlässliches Bahnsystem ist seit jeher ein Faktor, der die Schweiz zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort macht. Die Öffnung des Fernverkehrs kann dazu beitragen, dass die Kundinnen und Kunden sowie die Steuerzahler dafür in Zukunft weniger stark zur Kasse gebeten werden.

Planung der nächsten Konzessionsperiode schon jetzt in Angriff nehmen

Trotz der positiven Stossrichtung hinterlässt der Konzessionsentscheid auch einen schalen Beigeschmack. Es ist beispielsweise fraglich, ob die Vorschrift einer maximalen Umsatzrendite wirklich die gewünschte Wirkung erzielt oder ob so nicht einfach neue Fehlanreize entstehen. Ganz allgemein hat das BAV ausserdem das Vergabeverfahren spät in Angriff genommen – zu spät, um ein volkswirtschaftlich optimales Resultat erzielen zu können. Die betroffenen Bahnunternehmen wurden mit einem unzureichenden Planungshorizont und einer eingeschränkten Rechtssicherheit konfrontiert. Im Sinne des Gesamtsystems gilt es deshalb, schon jetzt an die nächste Konzessionsperiode zu denken: Damit in der Zeit nach 2029 durchdachte Angebotskonzepte umgesetzt werden können, muss spätestens 2025 ein definitiver Konzessionsentscheid vorliegen, der den Besonderheiten des kapitalintensiven Mobilitätsmarktes Rechnung trägt. Da die Ausgangslage komplex ist und viele kritische Fragen noch zu beantworten sind, müssen die Vorarbeiten so bald wie möglich in Angriff genommen werden.